

N° 6146²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2010-2011

PROJET DE LOI**modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995
relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire**

* * *

RAPPORT DE LA COMMISSION DU DEVELOPPEMENT DURABLE

(11.11.2010)

La Commission se compose de: M. Fernand BODEN, Président; M. Lucien CLEMENT, Rapporteur; M. François BAUSCH, Mme Anne BRASSEUR, MM. Fernand DIEDERICH, Fernand ETGEN, Mme Marie-Josée FRANK, M. André HOFFMANN, Mme Lydia MUTSCH, MM. Roger NEGRI, Marcel OBERWEIS et Marc SPAUTZ, Membres.

*

I. ANTECEDENTS

Le 9 juin 2010, Monsieur le Ministre du Développement durable et des Infrastructures a déposé le projet de loi sous rubrique à la Chambre des Députés. Le texte était accompagné d'un exposé des motifs et d'une fiche financière.

Le Conseil d'Etat a rendu son avis le 12 octobre 2010.

Lors d'une réunion du 13 octobre 2010, la Commission du Développement durable a désigné M. Lucien Clement comme rapporteur du projet de loi. Lors de sa réunion du 20 octobre 2010, la Commission du Développement durable a examiné le projet de loi ainsi que l'avis du Conseil d'Etat.

En date du 11 novembre 2010, la Commission du Développement durable a adopté le présent rapport.

*

II. CONSIDERATIONS GENERALES**1. Objet de la loi**

La loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire règle la police et la gestion du réseau ferré national tout en confiant la gestion technique de ce réseau aux CFL, la responsabilité financière afférente étant assumée directement par l'Etat via le Fonds du Rail institué en vertu des articles 9 et 10 de la loi reprise sous rubrique et le contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire conclu le 7 mai 2009 entre l'Etat et les CFL.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 24 juillet 2000 qui a autorisé une première série de 14 projets d'infrastructure ferroviaire de grande envergure, l'article 10 précité comporte le relevé des projets et est régulièrement mis à jour au rythme de la réalisation du programme d'investissement arrêté entre le Gouvernement et les CFL en matière de maintenance, de sécurisation et d'extension de l'infrastructure ferroviaire.

Le projet de loi sous rubrique vise à faire autoriser par le législateur l'aménagement de la phase 1 de la gare périphérique de Howald. Il prévoit la réalisation d'un quai à voyageurs unique avec tous les travaux d'infrastructures ferroviaires connexes. L'accessibilité vers le quai est assurée par le biais d'une

passerelle provisoire. Le positionnement du quai en première phase correspond à la situation définitive projetée à long terme. Le quai sera raccordé à la zone industrielle „Rue des Scillas“ et à l’arrêt d’autobus „Howald-Ronnebësch“.

La gare périphérique de Howald constitue un élément clef des concepts globaux futurs de mobilité urbaine et périurbaine. Il s’agit en l’occurrence de créer, à l’entrée sud de la capitale, une gare d’échange à la fois performante et multimodale.

2. La gare périphérique de Howald

L’aménagement de la première phase de la gare périphérique de Howald

En ce qui concerne le principe des gares périphériques, le rapporteur souhaite renvoyer au commentaire des articles du projet de loi sous rubrique, qui reprend la définition retenue dans l’avant-projet du Plan Directeur Sectoriel „Transports“.

Elaboré en juillet 2004, le Masterplan „Ban de Gasperich“ définit la structure du futur tissu urbain de ce quartier. Dans ces visions, la gare périphérique constitue l’élément clef en vue d’un raccordement performant au réseau ferré classique. Ainsi le Masterplan se prononce-t-il au sujet de la future gare périphérique comme suit: „La nouvelle gare Howald constitue la base pour la desserte des transports en commun dans la zone à études et assure par-là la jonction entre le train classique et les moyens de transports urbains (tram et bus).“

Dans un futur proche, les premiers projets immobiliers seront réalisés sur les terrains du Ban de Gasperich. L’extension successive du réseau routier au rythme d’avancement des constructions met à disposition une accessibilité adéquate pour le trafic individuel motorisé. Afin de contribuer dès la première phase de développement du futur quartier de ville à l’objectif politique d’un modal split 40:60, il importe de mettre en place, parallèlement avec les achèvements des projets immobiliers, une offre performante des transports en commun. Par conséquence, la gare périphérique de Howald en tant qu’élément structurant du futur quartier urbain bénéficie d’un intérêt particulier.

A long terme la gare périphérique de Howald constituera le point de départ de la future ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg. Or, l’horizon de réalisation de cette ligne ferroviaire étant déphasé par rapport aux réalisations immobilières du Ban de Gasperich, il importe de mettre en service une première phase de la gare périphérique projetée à court terme. Il va sans dire que cette première phase se montre strictement compatible avec toutes les options de réalisation à l’horizon final.

Cette première phase de la gare périphérique de Howald représente l’objectif du présent projet de loi. Le projet comprend la réalisation d’un quai à voyageurs unique avec tous les travaux d’infrastructures ferroviaires connexes. L’accessibilité vers le quai est assurée par le biais d’une passerelle provisoire. Le positionnement du quai en première phase correspond à la situation définitive projetée à long terme. Le quai sera raccordé à la zone industrielle „Rue des Scillas“ et à l’arrêt d’autobus „Howald-Ronnebësch“.

La réalisation de la première phase de la gare périphérique de Howald implique du point de vue concept d’exploitation la réalisation préliminaire des installations suivantes:

- raccordement des voies 10 et 11: installation d’un appareil de voies supplémentaire entre les voies 10 et 11 situé au sud de la gare centrale;
- adaptations au triage de Luxembourg (Howald phase 1 a): renouvellement des installations ferroviaires à Luxembourg-Sud (voies 150-154);
- adaptations de l’arrêt Howald (Howald phase 1b): construction d’un quai à voyageurs unique (à long terme se rajoutera un deuxième quai).

Le présent projet de loi englobe l’ensemble des travaux précités.

Pour la description de la deuxième phase, qui ne fait pas partie du présent projet de loi, il est renvoyé à l’exposé des motifs.

La philosophie de desserte

En première phase, la qualité d’attraction de la future gare se manifeste par l’offre de desserte des trains voyageurs. Le concept d’exploitation prévoit d’un côté le raccordement aux cadences horaires des trains nationaux en provenance de Esch/Alzette/Noertzange/Pétange, de même que, d’un autre côté, des trains internationaux en provenance de Thionville/Metz.

Ainsi est-il assuré que la gare périphérique de Howald bénéficie, dès la première phase de mise en service, d'une desserte ferroviaire performante et cadencée.

Faisant partie intégrante du concept de raccordement de la future ligne ferroviaire Luxembourg-Bettembourg à l'entrée sud de la gare centrale, les deux quais projetés dans la deuxième phase de la gare périphérique de Howald satisferont à un schéma de desserte qui prévoit un premier quai pour le trafic ferroviaire en relation avec la nouvelle ligne ferroviaire projetée vers Bettembourg, accueillant prioritairement les trains internationaux transfrontaliers empruntant l'itinéraire du „Escher Bierg“ pour accéder en gare centrale et un deuxième quai pour le trafic national en provenance de Esch/Alzette/Noertzange/Dudelange passant via Berchem par la ligne ferroviaire existante empruntant les nouvelles voies d'entrée en gare centrale via les voies de circulation nouvellement aménagées à la hauteur du triage Luxembourg-Sud.

3. L'impact financier

Le projet de loi sous avis qui se propose de compléter l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire par un point 25 permettant à l'Etat via le Fonds du rail de financer la première phase de l'aménagement d'une gare périphérique au Howald, engendre des coûts de 42,8 millions d'euros.

*

III. L'AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 12 octobre 2010, le Conseil d'Etat déclare ignorer l'envergure de l'investissement prévu pour la seconde phase et regrette que la documentation détaillée sur la première phase ne donne aucune indication sur les montants à prévoir pour la réalisation complète du concept „gare périphérique de Howald“. La Haute Corporation approuve cependant le projet, dont l'article unique ne donne pas lieu à observation de sa part.

*

IV. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission du Développement durable recommande à la Chambre des Députés d'adopter le projet de loi sous rubrique dans la teneur qui suit:

*

PROJET DE LOI
modifiant la loi modifiée du 10 mai 1995
relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire

Article unique.– 1. Le deuxième et le troisième alinéa du paragraphe 3. de l'article 10 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire sont modifiés et complétés comme suit:

Le deuxième alinéa du paragraphe 3. est complété par le chiffre 25° nouveau, libellé comme suit:

25°	Gare périphérique de Howald. Aménagement de la phase 1.....	42.878.500 €
-----	---	--------------

2. Le troisième alinéa du paragraphe 3. est remplacé par le texte suivant:

„Ces montants s'entendent hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA). Les montants repris sous 1a°, 3°, 10°, 11°, 12° et 14° correspondent à la valeur 524,53 de l'indice semestriel des prix de la construction au 1er avril 2000. Ceux repris sous 1b°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 15°, 16°, 17°, 18°, 19° et 20° correspondent à la valeur 554,26 de cet indice au 1er octobre 2001. Celui repris sous 21° correspond à la valeur 563,36 de cet indice au 1er avril 2002. Celui repris sous 22° correspond à la valeur 569,61 de cet indice au 1er octobre 2002. Les montants repris sous 9°, 23°, 24° et 25° correspondent à la valeur 666,12 de cet indice au 1er avril 2008. Déduction faite des dépenses déjà engagées par le pouvoir adjudicateur, ce montant est adapté semestriellement en fonction de la variation de l'indice des prix de la construction précité.“

Luxembourg, le 11 novembre 2010

Le Rapporteur,
Lucien CLEMENT

Le Président,
Fernand BODEN